



**AS CANARIAS COMO EIXO NA CONEXAO COMERCIAL
DO BRASIL AO PRATA**

**A. FERNANDA PACCA DE A. WRIGHT
ROSELI SANTAELLA STELLA**

“Quando se quer viajar de Lisboa à província do Rio de Janeiro, na terra do Brasil, que também se chama América, vai-se primerio às Ilhas Canárias”...

Hans Staden

As relações entre as Canárias e o Brasil durante os séculos XVI e XVII, são mencionadas esparsamente pelos historiadores do arquipélago. No Brasil, por sua vez, pouco se tem notícias desses contatos.

Hans Staden, arcabuzeiro de uma expedição, cujo primeiro destino era o Brasil, registrou em seu livro publicado em 1557, parada nas Canárias para abastecimento de vinhos¹.

O missionário calvinista Jean de Léry² foi outro que apontou em relatório publicado em 1558, as intenções da expedição em que vinha com destino ao Rio de Janeiro, de parar nas Canárias para renovar a provisão de água. Tal parada só não foi possível porquanto ventos contrários impediram-na.

A finalidade dos navios que paravam nas Canárias com destino ao Brasil era o abastecimento de víveres disponíveis para o longo percurso dentre os quais especialmente o vinho³.

Gabriel Soares de Sousa, no seu *Tratado Descritivo do Brasil* escrito em 1587, comentando os gêneros alimentícios encontrados na cidade de Salvador da Bahia, sede de governo do Brasil, observa que além da farinha de trigo trazida do reino, ... “também se levam muitos vinhos da ilha da Madeira, das Canárias, onde são mais brandos, e de melhor cheiro e côr e suave sabor, ..., os quais se vendem em lojas abertas, ...”⁴.

Sem tentar ocultar a procedência dos vinhos, Gabriel Soares demonstra numa narração oficial que deveria ser normal no Brasil o consumo deste produto canário. Importa lembrar que o autor, primerio

cronista civil da terra, escreveu seu “Tratado” dirigindo-se a Filipe II pois pretendia que o rei e seus ministros se dessem conta da importância do Brasil e dos perigos de perdê-lo para os inimigos da Espanha. A desejável condição de possuir colônias no novo mundo só foi alcançada pelos franceses e ingleses tardiamente.

O aludido cronista escrevia em Madri o memorial, buscando reconhecimento por seus serviços em troca de concessões para a exploração das riquezas minerais de que tivera notícias existirem no Brasil.

Durante o período de domínio espanhol em Portugal e conseqüentemente sobre as suas colônias, se avolumam as menções feitas à intensificação do contato comercial entre as ilhas atlânticas espanholas, portuguesas e o Brasil. Percebe-se que há um sincronismo entre as tentativas de penetração clandestina objetivando disputar a prata espanhola através do Brasil.

A região argentífera seria então o ponto final da conexão comercial canário-americana? Para tentar responder esta questão faz-se necessário conhecê-la melhor em suas origens.

Em 1492, completada a Reconquista com a queda de Granada, o último reduto dos mouros, o futuro império espanhol passou por um processo de transformação de sua população, enquanto os monarcas Habsburgos fortaleciam o poder imperial. “O censo de 1482 de Alonso de Quintanilla calculou em nove milhões a população do território espanhol assim distribuída: camponeses - 80%; artesãos - 12% e classes médias urbanas - 3,5%, sendo os restantes - 4,5% integrado pela nobreza que dominava o país”⁵. Judeus, principalmente portugueses, antes colaboradores como banqueiros da grande aventura econômica espanhola, foram sendo cada vez mais hostilizados até serem atingidos finalmente pela Inquisição. Em compensação, dadas as necessidades cada vez maiores de expandir-se o comércio “indiano”, novos estrangeiros passaram à situação de colaboradores neste comércio, primeiro a partir da Espanha e depois enredando-se cada vez mais no comércio de além mar, legalmente não. Isto porque a cédula real de 1510, ecigía que não passassem às Índias quaisquer pessoas estrangeiras ou proibidas sob pena de aplicação da lei pragmática, assunto de domínio comum. O único empecilho intransponível ao estrangeiro era o religioso, incluindo-se aí os protestantes. As praças espanholas de produtos manufaturados, ressentindo-se da falta de artesãos mouros e capitalistas de origem judaico-portuguesa ou simplesmente portugueses, passaram a depender cada vez mais dos comerciantes flamengos, tedescos, franceses, italianos, ingleses, etc. Estes últimos que há muito vinham disputando o





lucrativo comércio espanhol almejavam a ampliação de suas atividades, tendo em vista o Brasil e as prósperas Índias de Castela.

A propósito, destacamos o trabalho de Keith Short⁶ que em 1958, escreveu na Revista de História da Universidade de São Paulo, um artigo denominado “William Hawkins e as primeiras tentativas de comércio entre a Inglaterra e o Brasil (1530-1542), algumas idéias a propósito das narrativas de Hakluyt e a documentação da alfândega inglesa”.

Nesse trabalho percebe-se em primeiro lugar que uma pista para a pesquisa do comércio ilegal com o Brasil pode ser encontrada nas descrições das duas viagens do inglês William Hawkins. Narradas por R. Hakluyt algumas vezes pouco confiável, mas que desta vez encontram-se confirmadas na *Historia General de las Indias de Oviedo*. Este articulista comprova as mesmas viagens e ainda afirma ser William Hawkins o primeiro inglês a ter comerciado com o Brasil. Note-se que o mesmo tinha negócios na Espanha⁷.

Para os ingleses da época, este reino e certamente as Canárias eram um trampolim para as Molucas e a América do Sul.

E de perguntar-se como no tipo de monopólio comercial desenvolvido pela Espanha, os ingleses, estrangeiros, puderam penetrar no comércio americano. A resposta estaria nos vários truques aos quais recorriam; tais como o casamento com espanholas e a obtenção das cartas de “naturaleza” concedidas pelo rei a certos indivíduos. Note-se que aliado a este comércio está o tráfico de escravos cujo “asiento” ou contrato foi permitido inicialmente aos portugueses e em 1713, foi herdado pelos ingleses através do tratado de Utrecht.

Mencionamos o “asiento” por ser o mesmo, ao lado de outras práticas, um veículo de contrabando para as Índias de Castela, porquanto com o estabelecimento do regime de frotas, os súditos espanhóis na América ansiavam por mercadorias que só lhes chegavam às mãos em datas determinadas.

Eis a brecha para o contrabando da qual se aproveitaram, ávidos de chegar aos metais do Peru, tanto portugueses como, surpreendentemente para o século XVI, alguns ingleses.

As mercadorias levadas da Inglaterra para negociar por Hawkins no navio *Paul of Plymouth* são inventariadas em 1540, por documentos da alfândega inglesa, como sendo⁸:

- machados 940
- pentes 940
- facas 375

- cobre (bruto) 500 kg.
- chumbo (bruto) 500 kg.
- cobre na forma de pulseiras e argolas 250 kg.
- chumbo na forma de pulseiras e argolas 250 kg.
- fazendas de lã 3 peças
- bonés de lã 228.

Na sua volta o navio Paul ancorou novamente em Plymouth, trazendo do Brasil noventa e duas toneladas de pau-brasil e da Guiné presas de elefantes, no montante de meia tonelada de marfim.

No mesmo ano de 1540, viajou para o Brasil outro navio inglês, o *Bárbara of London*⁹ que não teve sucesso por não acertar a localização da costa onde abundava a madeira, embora tivesse tradutores franceses na tripulação. Tal fato, do nosso ponto de vista, demonstra o conhecimento por parte do comandante do navio, das condições a serem esperadas nesta costa infestada de franceses, a tal ponto que Capistrano de Abreu em seus capítulos de História Colonial diz que havia dúvida se o Brasil seria no futuro português ou francês.

Comprovado por documentos autênticos, segundo Keith Short, contrasta com outra viagem do também inglês Robert Reneger em 1540, além de Pudsey que em associação com outros comerciantes em 1542, mandou uma nau para a Bahia de Todos os Santos¹⁰.

Short¹¹ afirma ser estranho o súbito interesse inglês nesse tráfico com o Brasil. Diante de outros documentos, a que tivemos acesso, concluímos que o objetivo final seria a capitação de metais do Peru ou a obtenção de riquezas locais.

Mais tarde, em maio de 1582, D. Bernardino de Mendonza¹², embaixador espanhol na Inglaterra dava avisos à Felipe II sobre a chegada nesse reino de um navio que retornava do Brasil deixando em terra alguns homens. Dizia também que muitos mercadores pretendiam fazer jornada com igual destino.

O navio ao qual o embaixador referiase era o *Minion of London*, tratado por Olga Pantaleão em um artigo intitulado “Um navio inglês no Brasil em 1581: a viagem do Minion of London”¹³. Chegando ao porto de Santos na capitania de São Vicente em fevereiro e 1581, o *Minion* trazia mercadorias pedidas desde 1578, por cartas escritas por John Whithall aos comerciantes de Londres. Este, ficou conhecido como João Leitão por ter sido casado com uma filha de Jerônimo Leitão, capitão-mor de São Vicente. Entre outras atividades dedicava-se Whithall ao comércio e à mineração de ouro na capitania¹⁴.





Suas cartas acabaram despertando interesse nos comerciantes ingleses. Alguns deles, Christopher Hodsdon, Anthony Garrard, Thomas Bramlie, John Bird e Wiilliam Elkin formaram uma companhia, a “The Adventures for Brasil” para preparar e mandar um navio a Santos. Supondo que existiriam grandes possibilidades de comércio, enviavam além das mercadorias pedidas por Whithall outras que pensavam ter aceitação no país¹⁵.

Segundo promessas feitas pelo capitão Jerônimo Leitão, pelo provedor Braz Cubas e por José Adorno, o navio teria licença para comerciar na capitania. Embora José Adorno não desempenhasse funções no governo, era um dos homens mais poderosos de São Vicente, por suas conquistas e descobertas. Dotado de grande riqueza, dava ajuda às autoridades civis e às ordens religiosas e por isso detinha prestígio e influência¹⁶.

Após tornar-se viúvo da filha de Leitão, Whithall casou-e com a filha de José Adorno. Encontrava-se, pois, o inglês muito bem amparado na capitania, o que nos remete às práticas adotadas na península ibérica, a Espanha inclusive, pelos mercadores ingleses.

Um exemplo conhecido é do Martim de Sá¹⁷, capitão-mór de São Vicente entre 1620 e 1622, e governador do Rio de Janeiro por duas vezes: a primeira de 1602 a 1608 e a segunda de 1623 a 1632.

Asou-se Martim de Sá na Espanha com uma dama anglo-espanhola da família Benavides, cujo filho veio a ser o famoso Salvador Correia de Sá, futuro governador do Rio de Janeiro que, entre outras coisas, fez a proeza de retomar Angola aos holandeses. A genitora de Salvador, pela linha materna, era descendente de ingleses, cujo primo fora presidente do conselho dos comerciantes ingleses na Espanha¹⁸.

Na mesma linha de enlaces convenientes ao comércio, Salvador e seu pai Martim de Sá sugeriram a D. Luis Céspedes de Xeria, governador do Paraguai, casamento com a sua prima D. Victoria de Sá em 1628¹⁹. A aliança foi aceita no mesmo ano que os paulistas destruíram a redução jesuítica de Guairá no Paraguai²⁰.

A ligação de uma Correia de Sá com Céspedes de Xeria, reforçava os laços entre uma família ilustre do Brasil e o dirigente do Paraguai, por cujo caminho terrestre partindo de São Vicente passavam os peruleiros do Brasil.

Whithall nas cartas aos seus amigos da Inglaterra destacava a proximidade do Peru, certamente para despertar-lhes maior atração pela empresa²¹.

Thomas Griggs, associado à viagem do já aludido Minion of London, comenta a distância de Santos ao Peru que poderia ser alcançado em

doze dias de percurso por água e terra. Indica ainda o comércio que se fazia com a região peruana através do Rio da Prata, distante uatro ou cinco dias do porto santista²².

A menção da proximidade do Peru denota a atração da região, distante e pouco guarnecida, até para “mercadores aventureiros ingleses”, que sonhavam obter metais igualmente através de comércio com São Vicente, tida como sendo a capitania mais próxima do Peru, por vias não fiscalizadas.

Entre a grande quantidade de mercadorias pedidas por John Whithall indicando inclusive a procedência das mesmas, encontram-se várias espécies de tecidos, linhas, machados, tesouras, facas, camisas, vestidos, cintos, fechaduras para portas e caixas, papel, anzóis, copos, pratos, sabão, especiarias, pregos, estopa e *dezesseis quintais de breu das Canárias*²³.

Portanto, verifica-se que o arquipélago participou do suprimento do navio *Minion of London* destinado ao Brasil e tal qual aconteceu no caso do *Paul of Plymouth*, seu carregamento indica uma previsão de comércio que ultrapassava os limites das pequenas vilas existentes em São Vicente, além da promessa de garantia para comerciar naquela capitania.

Em 1583, Diogo Flores Valdez comandante da malograda expedição ao Estreito de Magalhães, em carta enviada da Bahia a Filipe II²⁴, declarava ter sido providencial sua vidna ao Brasil, já que pôde evitar que a colônia se rebelasse devido, entre outros motivos, ao fato de aqui viverem ingleses e franceses em quase todos os povoados. Casados com moradoras da terra, segundo ele, mandavam do Brasil avisos a Inglaterra e França, sendo que sem falhar um ano chegavam navios daqueles reinos.

Afirmava ainda na aludida carta, serem as costas do Brasil uma das coisas mais importantes possuídas por Sua Magestade. O valor do Brasil para a Espanha filipina pode ser aquilatado por outra rase escrita por Valdez: ... “Son las Espaldas del Peru”²⁵. Podemos ainda acrescentar que o Brasil seria perdição para as ricas terras de Castela.

A astúcia de Valdez permitiu que um forte fosse construído na entrada de São Vicente. Note-se a coincidência de um recente ataque descrito por Valdez contra a capitania e devidamente repellido pelas naus enviadas desde Santa Catarina pelo mesmo comandante. Tal providência foi tomada devido aos avisos de que havia ingleses rondando o estuário do Prata²⁶.

Na verdade o perigo poderia não se encontrar somente fora, porém dentro dos limites da capitania e poderia ainda persistir, dadas as facili-





dades que as próprias autoridades locais ofereciam aos súditos ingleses. Usando de cuidado, Valdez nomeou Thomas Garri que ia como governador de uma das fortalezas do Estreito para igual cargo em São Vicente. Por capitão do forte ficou Fernando de Miranda, sobrinho do comandante da armada, que cumprindo ordens do tio, casou-se com outra filha de Jerônimo Leitão²⁷. Para que melhor demonstração de que o capitão não confiava na fidelidade da população local?

Do outro lado, em terras castelhanas, a mesma atitude dúbia é detectada. Um bom exemplo disto são as ações praticadas por personalidades, como o famoso Bispo de Tucuman, Francisco de Vitória²⁸. Iniciado o domínio espanhol sobre o Brasil, o Bispo, português de nascimento, recebeu a mercê régia de ocupar o bispado a meio caminho entre o litoral e as minas. Desiludido com a pobreza de seu rebanho e sabendo da desolação e dificuldades de Buenos Aires, resolveu mudar de rumo e procurar no Brasil melhor fortuna, após importante visita à região do alto Peru, rica em metais e vulnerável através de negociação de prata não controlada pela coroa e que sobrava nas mãos dos índios mineradores. Para completar a pretendida operação comercial, o bispo tentou a conexão com o Brasil pela primeira vez através de seu diácono Salcedo, pela via terrestre do caminho pré-colombiano para atingir seus objetivos. A expedição alcançou em 1585, a capital brasileira por mar, depois de parar em vários portos do litoral sul, trazendo de volta precioso carregamento de escravos. Atacado por ingleses próximo a Buenos Aires, acabou amargando imenso prejuízo. Organizou outras viagens antes de voltar a Madri, o que indica possibilidade de êxito em outras ocasiões.

Quase meio século depois, o padre Justo Mancilla Van Surck²⁹ referindo-se à aplicação da justiça na vila de São Paulo, localizada na mesma capitania, dizia que seus moradores, sempre que possível, compravam as autoridades judiciais com dádivas de ouro ou índios. Observava o autor também que os mesmos vestiam roupas com manga e meias de seda, bebiam bom vinho e compravam tudo o que desejavam possuir.

Podemos depreender que, grande parte da fatura observada em certo segmento da comunidade paulista era fruto do contato com as vizinhas colônias espanholas.

Alice P. Canabrava³⁰ cita as operações comerciais realizadas pelo paulista Afonso Sardinha com a região do Rio da Prata. Segundo a autora, os *Inventários e Testamentos* da vila, nas primeiras décadas do século XVII, indicam a existência de prata em São Paulo e registram o pagamento de contas e declarações de dívidas em pesos e reales. Isto



prova que a moeda espanhola circulava no planalto paulista, de certo como resultado de atividades ilícitas.

Por outro lado, as constantes investidas contra os índios aldeados em São Vicente e depois contra as missões jesuíticas espanholas no Paraguai, a exemplo de Guairá, rendiam dividendos aos moradores da capitania.

Vê-se que os expedientes dos paulistas e outros ao tentarem aproximação em direção às riquezas do império de Filipe II eram os mais variados possíveis, indo desde o aparente legal ao ilegal.

Perdurou no Brasil, a circulação de moedas de prata espanhola mesmo após a restauração portuguesa.

Outro viajante inglês Thomas Lindley³¹ aprisionado na bahia em 1802, procedente de Málaga, com mercadorias vendáveis e acusado de contrabando, faz referência à circulação de moedas de prata naquela praça, conforme informações de seus colegas maçons.

A pesquisa nos papéis da alfândega inglesa guardados no Public Record Office consiste em providência importante para que se perceba o giro no contrabando de mercadorias e metais no comércio com o Brasil.

E sugestiva constatação de Manuel Lobo Cabrera³² de que naus castelhanas e portuguesas procedentes de América com destino a península, ao fazerem escala em Gran Canária traziam índios. Dentre estes, aponta alguns exóticos exemplares levados do Brasil por portugueses, o que sugere a presença desses navios na costa brasileira de onde certamente os gêneros mais valiosos que traziam não seriam chefes indígenas.

Perez Vidal baseado nos papéis inquisitoriais, evidencia a presença de ingleses e portugueses no arquipélago espanhol³³. Em 1586 e 1587 eram eles integrantes da tripulação de um navio detido em La Palma e que dirigia-se ao Brasil. Antonio Diaz de Moura e Diego Lopes de Lerda, mercadores portugueses estabelecidos nas Canárias, carregavam gêneros para o Brasil³⁴. Tão evidentes eram estas relações que com a restauração de Portugal a perseguição hispano-lusa aos portugueses provocou a saída de muitos deles do arquipélago. A economia Canária em 1640, foi afetada pois ficou suspensa a distribuição do vinho islenho para Cabo Verde, Angola, Guiné e Brasil, além de outro portos da coroa lusa³⁵.

Do ponto de vista da coroa espanhola a presença dos portugueses no comércio das ilhas era fato antigo, mesmo porque os Austrias dependeram também de capitais de portugueses enriquecidos com o “asiento” de negros e com o ouro capitado nas costas ocidentais de África.

No tráfico americano os portugueses penetraram de maneira mais firme, valendo-se exatamente de sua condição de conhecedores das rotas americanas, como no passado se valeram do empenho dos monarcas da dinastia de Aviz no comércio ultramarino.

Os comerciantes portugueses profundos conhecedores dos métodos de comercialização com a união das coroas, intensificaram as suas relações com as Canárias, a partir do continente ou das demais ilhas atlânticas.

Os chamados “navios sueltos” eram o veículo para fugir das exigências do regime de frotas e galeões e outras medidas controladoras implementadas pelos Austrias, pois nas Canárias obtinham registro burlando as exigências da Casa de Contratación.

Desta forma penetravam no comércio indiano do Prata ao Caribe alegando que partiam para o Brasil sem que fosse possível controlar seu verdadeiro destino. A tal respeito surgem denúncias de que na realidade muitos navios vão a Barlavento, conforme o verificado pelo Prior e Consules de Sevilha³⁶.

Outro subterfúgio muito importante utilizado pelos portugueses além das conhecidas arribadas, eram as já mencionadas “cartas de natureza” através das quais estrangeiros adquiriram direitos de comerciar com as Índias espanholas. Yvone Dias Avelino³⁷ apresenta os seguintes portugueses como possuidores de tal direito assegurado pela coroa espanhola para embarcar, fretar e operar no tráfico indiano: Duarte Fernandez da Costa, Antonio Nunes Gamacho, Francisco Jorge, Simão Rodrigues Bruno, Simão Ribeiro, Francisco Lobo da Cunha, Nicolau da Veiga, Francisco Lopes de Sevilha, Hernique de Andrada, Narco Góes de Moraes, Afonso e Gaspar Rodrigues Passarinho.

A presença inglesa detectada no Brasil estende-se ainda às ilhas atlânticas portuguesas e espanholas situadas na rota do novo mundo e da África.

As relações comerciais entre ingleses e portugueses que pareciam prometedoras até firmar-se o domínio espanhol no Brasil, sofreram alguns efeitos da declarada hostilidade entre Espanha e Inglaterra, principalmente a partir de 1588. No entanto, estas relações não foram interrompidas na América lusa nem mesmo nos Açores, Madeira e Cabo Verde.

Neste sentido é sugestivo o aviso dado a Filipe III³⁹ em 1606, pelo capitão da ilha da Madeira, Diogo de Obregon. Acusava ele que portugueses e estrangeiros radicados na ilha, entre os quais ingleses, mantinham trato comercial com os estados rebeldes. Apontava o capitão que a nau *La Pomba* comandada por Enrique Jansen e vinda de



Amsterdan, havia partido para os ditos estados carregada de vinho, conservas e açúcar, este último, no total de 617 caixas sendo que 497 foram declaradas como provenientes do Brasil.

A intermediação dos mercadores estrangeiros nesse comércio seria responsável pelos carregamentos do Brasil até a Madeira e vice-versa.

E pois natural que fossem frutíferas, pelo menos para as Canárias, as relações do arquipélago com Portugal continental e insular, conforme verifica Elisa Torres Santana³⁸ durante o período da união das duas coroas.

O papel geopolítico das Canárias merece reflexões, sobretudo com relação ao giro comercial com o Atlântico e a conexão para o contrabando dos metais preciosos.

Despontam nesse cenário, fatos relativos à situação especial do arquipélago para poder desafiar o sistema de frotas e de porto único e ser ainda, ponto de atração de mercadores portugueses historicamente envolvidos em comércios de vinhos e outros víveres. Estes, diversificam sua atuação econômica, conforme se transforma a burocracia sevilhana no sentido de enquadrá-los no sistema de vivência.

A posição geográfica das ilhas, assim como a extensão das rotas em direção à América, incluindo novos territórios a partir de 1580, funciona como um elemento perturbador no já complicado gerenciamento das maiores riquezas mundiais da Idade Moderna.

A preservação do rigor religioso filipino como base da defesa do Estado é abalada com a inclusão dos portugueses e, principalmente, de seus judeus e cristãos novos. Estes, detendo a riqueza e o comércio nas mãos, têm nos outros estrangeiros igualmente dissidentes religiosos, senão aliados naturais, companheiros de viagem do mesmo mister de tentar participar da riqueza do novo mundo através do comércio.

Providências como a detenção do “asiento” de negros pelos portugueses, a necessidade de limitar a carga e os navios capazes de entrar no estuário do Prata e as longas distâncias que justificam as arribadas dos navios soltos desde as Canárias até o extremo sul-americano, davam a portugueses judeus ou não, assim como dariam a outros estrangeiros, oportunidade a partir das Canárias para praticarem o contrabando nas tão defendidas Índias de Castela, onde a conexão internacional se completava.

Em suma: parte da drenagem da riqueza espanhola teve nas peculiaridades da posição geográfica e do sistema de comércio canário, um ponto de apoio para a rede internacional de mercadores que, dessas paragens até o Prata, burlavam as importantes medidas reais destinadas a preservar os cabedais do império espanhol no novo mundo.





NOTAS

- * Hans Staden, *Duas viagens ao Brasil*. São Paulo, EDUSP, 1974, p. 151.
1. *Ibid.*, p. 53.
 2. Jean de Léry, *Viagem ao Brasil*. São Paulo, EDUSP, 1980, p. 63.
 3. Manuel Lobo Cabrera, *El mundo del mar en la Gran Canaria del siglo XVI: navíos, marinos, viajes*. Anuario de Estudios Atlánticos, Patronato de la Casa de Colón, 1980, n. 26, p. 329.
 4. Gabriel Soares de Sousa, *Tratado Descritivo do Brasil em 1587*. São Paulo, EDUSP, 1971, p. 139.
 5. Yvone Dias Avelino, A naturalização para exercício do comércio na América dos Austrias (I). *Revista de História*, São Paulo, 1971, v. XLII, n. 86, p. 400. Veja ainda da mesma autora a continuação do estudo na *Revista de História*, 1972, v. XLIV, n. 90, p. 469-492 e v. XLV, n. 91, p. 79-97.
 6. Keith Short, *William Hawkins e as primeiras tentativas de comércio entre a Inglaterra e o Brasil (1530-1542); algumas idéias a propósito das narrativas de Hakluyte e a documentação da alfândega inglesa*. *Revista de História*, São Paulo, Universidade de São Paulo, 1958, v. XVI, 33-34, p. 343-352.
 7. *Ibid.*, p. 344-345.
 8. Exchequer Customs E. 122, 116-11, 13, manuscrito do Public Record Office, London.
 9. Keith Short, *op. cit.*, p. 349-350.
 10. *Ibid.*, p. 350.
 11. Idem, *ibid.*
 12. AGS, SE 836, p. 420, 04/05/1582, cópia de carta decifrada, apresentada por D. José Sancho Rayon et al, *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España*, Madrid, M. Ginesta Hermanos Impresores, 1889, t. XCII, p. 370.
 13. Olga Pantaleão *Um navio inglês no Brasil em 1581: a viagem do Minion of London*. *Estudos Históricos*, Faculdade de Filosofia Ciências e Letras de Marília, junho/1963, n.1, p. 45-93.
 14. *Ibid.*, p. 45-51.
 15. *Ibid.*, p. 53.
 16. *Ibid.*, p. 52.

17. Charles Ralph Boxer, *Salvador de Sá and the Struggle for Brazil and Angola 1602-1686*. London, University of London, The Athlone Press, 1952, p. 5-6.
18. *Ibid.*, p. 6 e sgts.
19. *Ibid.*, p. 80-92.
20. Esta destruição visara a ostensão de escravos indígenas por parte dos paulistas que os vendiam para o trabalho agrícola. Na verdade os índios foram usados na sua maioria como cabos de guerra na luta contra outros índios ferozes e na penetração do sertão. Cf. A. Fernanda Pacca de Almeida, *Bandeirantes paulistas no Nordeste algumas achegas para o seu estudo*. Revista de História, Universidade de São Paulo, 1957, n. 30, p. 313-319.
21. Olga PANTALEAO, *op. cit.*, p. 52.
22. *Ibid.*, p. 53.
23. *Ibid.*, apêndice p. 83-92.
24. AGI, Charcas 41, doc. 27, 05/08/1583.
25. *Ibid.*
26. *Ibid.*
27. *Ibid.*
28. Marie Helmer, *Cómercio e Contrabando entre a Bahia e Potosi no século XVI*, Revista de História, Universidade de São Paulo, n. 15, p. 197-199.
29. Pablo Pastells, s. j., *Historia de la Cia de Jesus en la Provincia del Paraguay (Argentina, Paraguay, Uruguay, Peru, Bolivia y Brasil)*. Madrid, Librería General de Victorino Anaréz, 1912m v. I, p. 189-190.
30. Alice Pifer Canabrava, *O Comércio Português no Rio da Prata (1580-1640)*, São Paulo, EDUSP, 1984, p. 122-123.
32. Manuel Lobo Cabrera, *La Esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI (negros, moros y moriscos)*, Las Palmas, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1982, p. 41.
33. J. Pérez Vidal, Aportación portuguesa a la población de Canarias. Datos para su estudio, *Anuario de Estudios Atlánticos*. Madrid/Las Palmas, 1968, p. 83.
34. *Ibid.*, p. 91.
35. *Ibid.*, p. 97.
36. AGS, Guerra Antigua, legajo 140, 28/07/1582.
37. Apud Yvone Dias Avelino, A naturalização... Austria (II), p. 485, nota 84.
38. Elisa Torres Santana, *El Comercio de las Canarias Orientales en Tiempo de Felipe III*, Las Palmas, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1991, p. 269.
39. AGS, SE 435, n. 123, 12/01/1601.





REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Fontes

Abreviaturas

AGI - Arquivo General de Indias - Espanha
AGS - Arquivo General de Simancas - Espanha
PRO - Public Record Office - Londres

Documentos manuscritos

AGS, Guerra Antigua, leg. 140, 28/07/1582
AGI, Charcas 41, doc. 27, 05/08/1583
AGS, SE 435, n. 123, 12/01/1601
PRO, Exchequer (Customs), E. 122, 116. 11, 13.



FONTES IMPRESSAS

- LÉRY, Jean de (1980), *Viagem ao Brasil*, EDUSP, São Paulo.
- PASTELLS, Pablo, s.j. (1912), *Historia de la Cia de Jesus en la Provincia del Paraguay (Argentina, Paraguay, Uruguay, Peru, Bolivia y Brasil)*, Librería General de Victoriano Suarez, Madrid.
- SANCHO RAYON, D. José, et al (1889), *Collección de Documentos Ineditos para la Historia de España*, M. Ginesta Hermanos Impresores, Madrid.
- SOARES DE SOUSA, Gabriel (1971), *Tratado Descritivo do Brasil em 1587*, EDUSP, São Paulo.
- STADEN, Hans (1974), *Duas viagens ao Brasil*, EDUSP, São Paulo.

PERIÓDICOS

- DIAS AVELINO, Yvone, *A naturalização para o exercício do comércio na América dos Austrias I, II e III*, "Revista de História", v. XLII, n. 86, São Paulo, 1971, p. 389-414. V. XLIV, n. 90, 1972, p. 469-492. v. XLV, n. 91, 1972, p. 79-97.
- HELMER, Marie, *Comércio e Contrabando entre a Bahia e Potosi no século XVI*, "Revista de História", n. 15, São Paulo, p. 195-213.
- LOBO CABRERA, Manuel, *El mundo del mar en la Gran Canaria del siglo XV: navíos, marinos, viajes*, "Anuario de Estudios Atlánticos", n. 26, Madrid/Las Palmas, 1980, p. 303-350.
- PACCA DE ALMEIDA, Antonia Fernanda, *Bandeirantes paulistas no Nordeste - algumas achegas para o seu estudo*, "Revista de História", n. 30, São Paulo, 1957, p. 313-319.
- PANTALEÃO, Olga, *Um navio inglês no Brasil em 1581: a viagem do Minion of London*, "Estudos Históricos", n. 1, Marília, junho/1963, p. 45-93.

- PÉREZ VIDAL, J., *Aportación portuguesa a la población de Canarias. Datos para su estudio*, "Anuario de Estudios Atlánticos", n. 14, Madrid/Las Palmas, 1968, p. 41-106.
- SHORT, Keith, *William Hawkins e as primeiras tentativas de comércio entre a Inglaterra e o Brasil (1530-1542); algumas idéias a propósito das narrativas de Hakluyte e a documentação da alfândega inglesa*, "Revista de História", v. XVI, n. 33-34, São Paulo, 1958, p. 343-352.

LIVROS

- BOXER, Charles Ralph (1952), *Salvador de Sá and the Struggle for Brazil and Angola 1602-1686*, The Athlone Press, University of London, London.
- LOBO CABRERA, Manuel (1982), *La Esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI (negros, moros y moriscos)*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas.
- PACCA DE ALMEIDA WRIGHT, Antonia Fernanda (1978), *Desafío Americano à Preponderância Britânica no Brasil: 1808-1850*, Cia. Nacional, São Paulo.
- PIFFER CANABRAVA, Alice (1984), *O Comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*, EDUSP, São Paulo.
- TORRES SANTANA, Elisa (1991), *El Comercio de las Canarias Orientales en tiempos de Felipe III*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas.

